



Bebauungsplan 05.10 „Östlich Lindenstr., westlich An der Schallenburg“



1. Bebauungsplan und Gestaltungsplan

Vortrag von Thomas Scholle & Mareike Fetzner - plan-lokal

Bebauungsplan 05.10

„Östlich Lindenstraße, westlich An der Schallenburg“

> Gestaltungsplan und Bebauungsplan <



Thomas Scholle

Mareike Fetzner

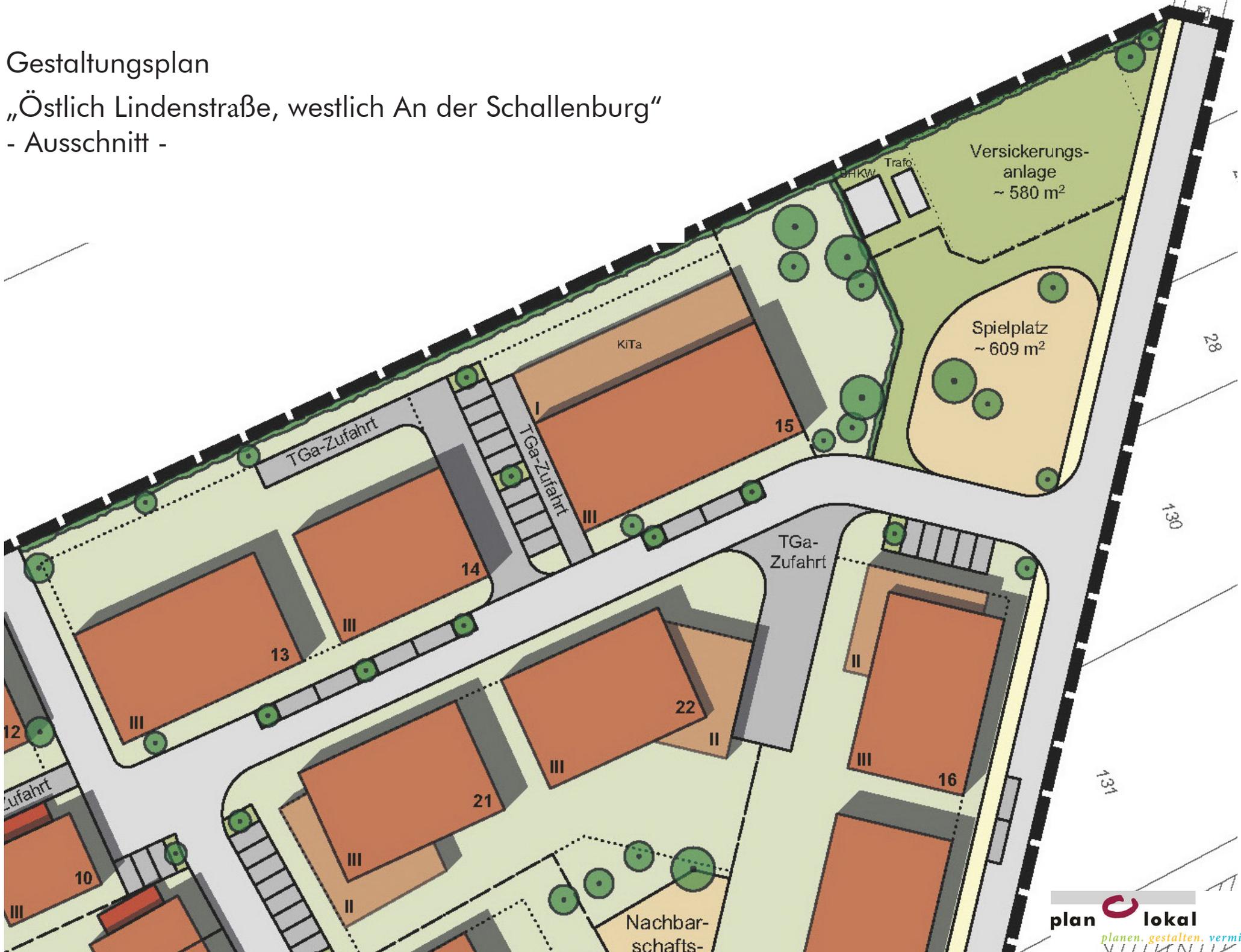
Gestaltungsplan „Östlich Lindenstraße, westlich An der Schallen- burg“



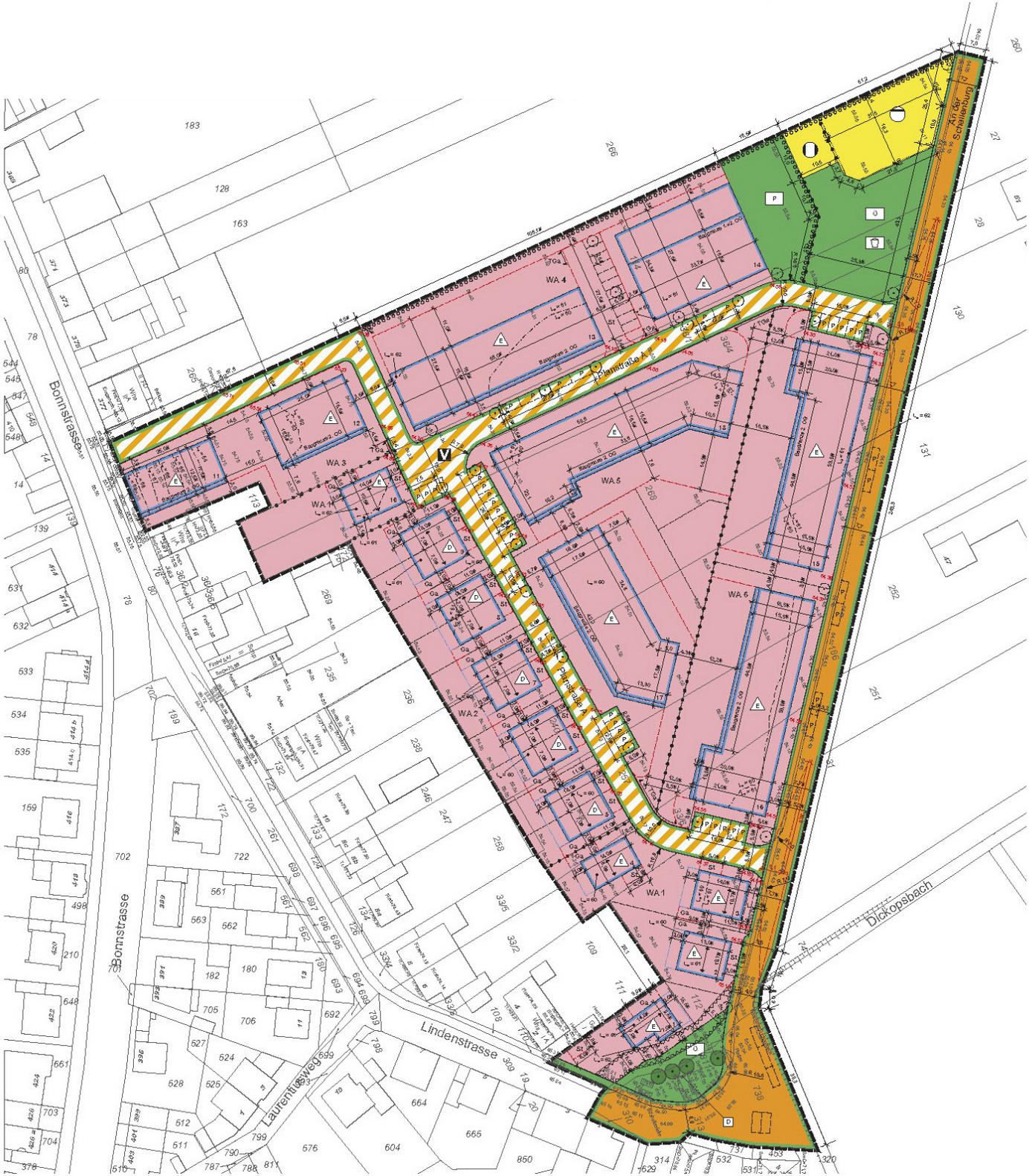
Gestaltungsplan

„Östlich Lindenstraße, westlich An der Schallenburg“

- Ausschnitt -



Bebauungsplan 05.10
„Östlich Lindenstraße,
westlich An der Schallenburg“



1. Bebauungsplan und Gestaltungsplan
2. Städtebauliches Konzept

Vortrag von Alexandra Nettekoven - NEUNWERK Architekten

Wohnquartier "An der Schallenburg"

Städtebauliches Konzept



Wohnquartier "An der Schallenburg"

ruhender Verkehr



1. Bebauungsplan und Gestaltungsplan
2. Städtebauliches Konzept
3. **Wohnkonzept – betreutes Wohnen**

Vortrag von Monika Schneider - Agentur für Wohnkonzepte

Projekt Schallenburg – Wohnangebote Senioren

- Service Wohnen
 - Wohn- Pflegegemeinschaft
 - Tagespflege
-
- Zielgruppen / Konzepte / Anbieter



Was ist eine ambulant betreute Wohngemeinschaft?

- 10-12 Menschen mit Pflegebedarf und Demenz leben in einer gemeinsamen Wohnung
- Einzelzimmer mit individueller Einrichtung
- Großer Gemeinschaftsbereich mit Küche, Esszimmer und Wohnzimmer
- Rund-um die Uhr von einem Pflegedienst (Präsenz, Betreuung, Hauswirtschaft und Pflege)
- Die Angehörige sind weiterhin beteiligt an der Betreuung
- Verbleib in der Wohngemeinschaft in der Regel bis zum Lebensende
- Zielgruppe Pflegebedürftige ab dem Pflegegrad 3



Tagespflege

- Pflegebedürftige Menschen werden tagsüber betreut
- 12 – 18 Plätze
- Fahrdienst
- Betreuungs- und Therapieangebote
- Entlastung der pflegenden Angehörigen
- Kostenträger Pflegekasse
- Teilstationäres Angebot
- Angebot für alle Pflegebedürftigen in der Region



Servicewohnen

- Barrierefreie Wohnung
- Altersgerechte Gestaltung
- Zusätzliche Service Angebote
 - Hausnotruf
 - Hausmeisterservice
 - Haushaltshilfen
 - Beratung
- Zielgruppe Senioren



1. Bebauungsplan und Gestaltungsplan
2. Städtebauliches Konzept
3. Wohnkonzept – betreutes Wohnen
4. **Verkehrsuntersuchung**

Vortrag von Manuel Dominitz - Runge IVP

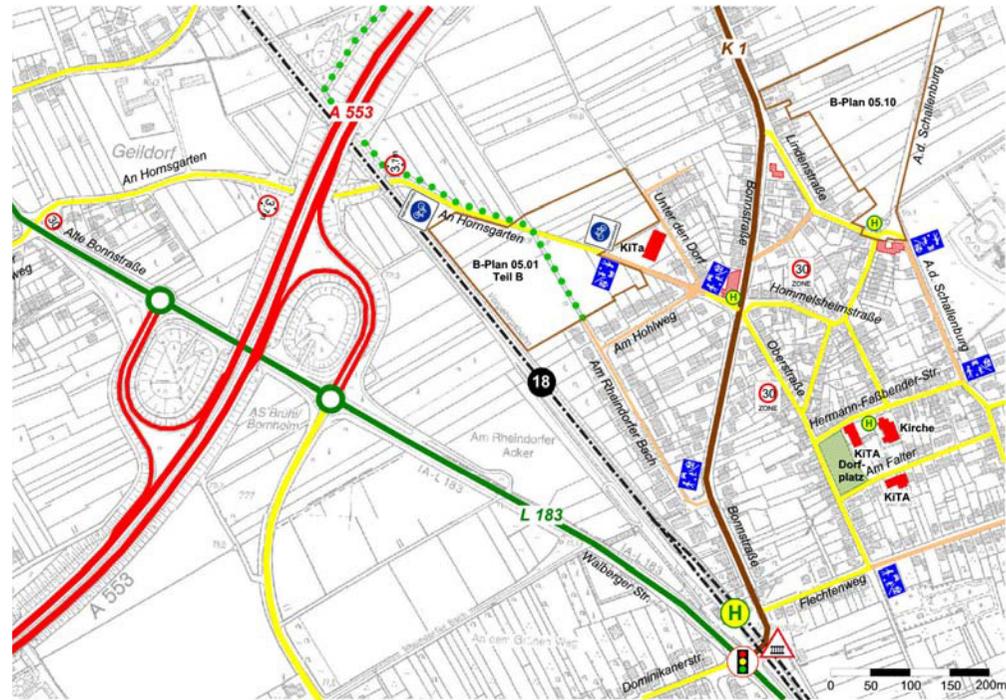
Runge IVP – Ingenieurbüro
für integrierte Verkehrsplanung, Düsseldorf
www.runge-ivp.de

Verkehrsuntersuchung zum Bebauungsplan „östlich Lindenstraße, westlich Schallenburg“ in Brühl-Schwadorf

Vortrag in der Bürgerveranstaltung am 08. Juni 2021

Zustandsanalyse - Nutzungsstruktur

- ▶ Schwadorf hat rund 1.650 Einwohner
- ▶ Ortsmittelpunkt befindet sich mit Dorfplatz und Kirche an der Hermann-Faßbender-Straße
- ▶ Hauptsächlich Wohnnutzung
- ▶ Siedlungsgebiet von landwirtschaftlich genutzten Flächen umgeben



- ▶ In Schwadorf befinden sich 3 Kindertagesstätten, aber keine Schule
- ▶ Kein Nahversorgungsmarkt in Schwadorf vorhanden; nächstgelegene Nahversorger sind LIDL-Markt an der Steingasse (1,6 km entfernt) und Edeka-Markt in Bornheim-Walberberg (1,3 km)

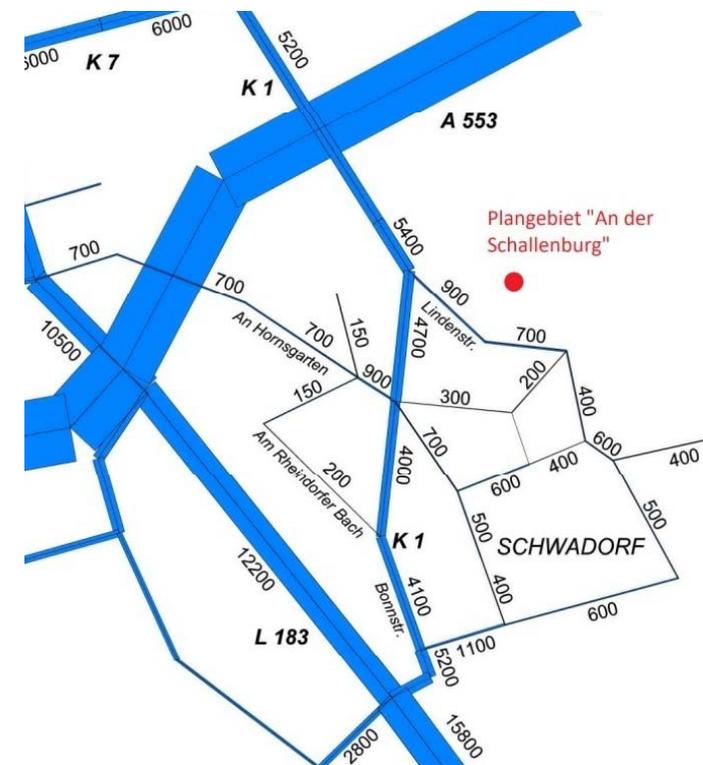
- ▶ Schwadorf wird durch die Stadtbahnlinie 18 erschlossen
- ▶ 10-Minuten-Takt Richtung Brühl Mitte, Hürth und Köln und 20-Minuten-Takt Richtung Bonn
- ▶ Rund 800 Meter Entfernung vom Plangebiet zur Haltestelle „Schwadorf“
- ▶ Kein regelmäßiger Bus-Linienbetrieb, nur Badarfsverkehr mit Anrufsammeltaxi
- ▶ Eine AST-Haltestelle („Strauchshof“) am südlichen Ende des BPlan-Gebiets
- ▶ Schulbus für Schülerverkehr

- ▶ Der Radverkehr kann entlang der Bonnstraße (K 1) den westlichen Gehweg oder die Fahrbahn nutzen
- ▶ Die weiteren Straßen in Schwadorf sind verkehrsberuhigt und fahrradfreundlich
- ▶ Fahrradroute in Richtung Gesamtschule Brühl und Innenstadt über Straße An Hornsgarten
- ▶ Die Brühler Innenstadt kann zusätzlich über die Bonnstraße erreicht werden

Kfz-Verkehrsmengen Analyse 2017 - Tagesverkehr

4

- ▶ Aktuelle Verkehrszählungen in Schwadorf fanden am 27.04.2017 statt
- ▶ Zu diesem Zeitpunkt war das Linksabbiegen von der L 183 zur K 1 untersagt
- ▶ Die Bonnstraße (K 1) wird nördlich der Lindenstraße von ca. 5.400 Kfz/24h und südlich von rund 4.700 Kfz/24h befahren
- ▶ Auf der Lindenstraße verkehren 700 bis 900 Kfz/24h
- ▶ Der Südabschnitt der Straße An der Schallenburg wird von rund 400 Kfz/24h befahren; der Nordabschnitt ist für den öffentlichen Kfz-Verkehr gesperrt, sodass dort nur landwirtschaftlicher Verkehr auftritt

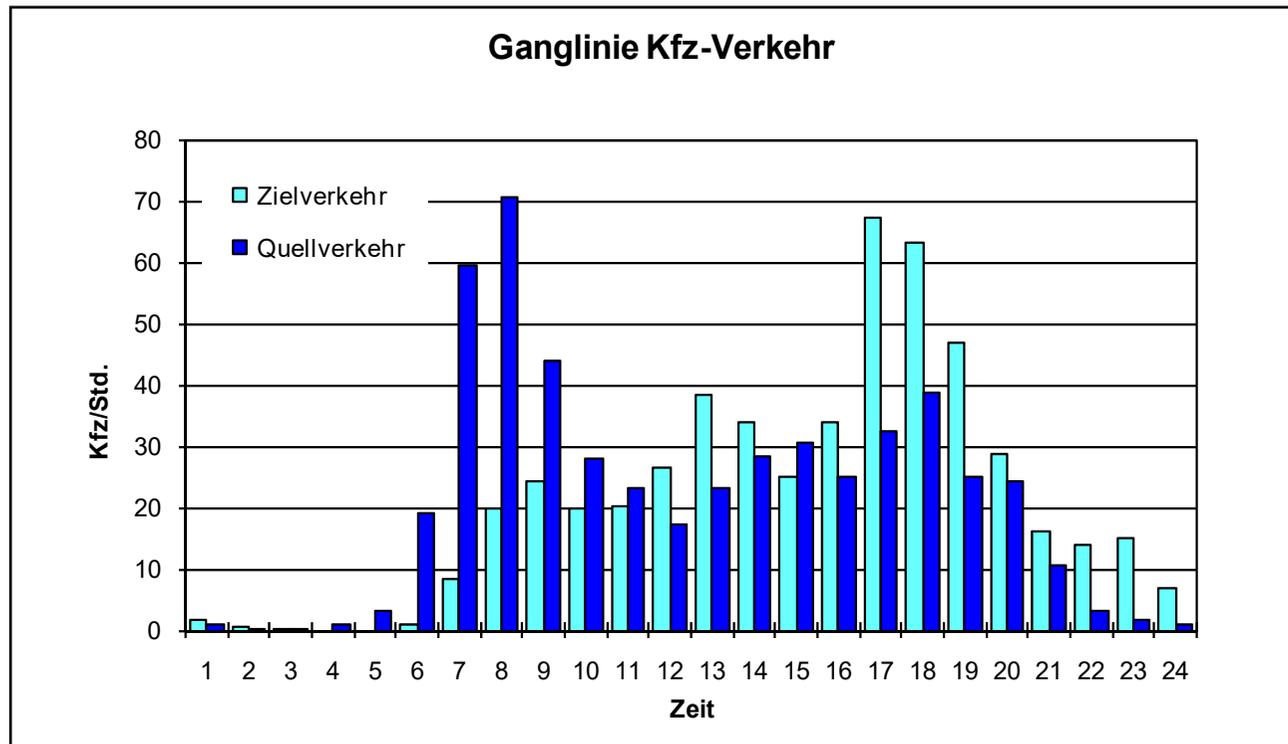


Verkehrsprognose – Verkehrserzeugung

- ▶ Die rund 510 Einwohner der zukünftigen Wohnbebauungen erzeugen täglich rund 960 Kfz-Fahrten
- ▶ Hinzukommen rund 70 Kfz-Fahrten am Tag durch die Kindertagesstätte. Dabei wird angenommen, dass 50 % der Kinder im neuen Wohnquartier leben
- ▶ Insgesamt werden durch die geplanten Nutzungen im Plangebiet ca. 1.030 Kfz-Fahrten am Tag entstehen

Nutzungs- und Verkehrsentwicklung	Wohnbebauung
Wohneinheiten	170
Einwohner je WE	3,0
Anzahl Einwohner	510
Anzahl der Wege / Tag und Einwohner	3,7
Anzahl Wege aller Einwohner	1.887
davon mit Quelle oder Ziel im Planungsgebiet	85%
	1.604
davon mit dem Kfz	65%
Personenfahrten	1043
Pkw-Besetzungsgrad	1,25
Kfz-Fahrten Bewohner	834
Pauschal 15 % der Einwohnerfahrten	
Besucher- und Lieferfahrten	126
Verkehrserzeugung gesamt	960

Geplante Nutzungen	Anzahl der Kfz-Fahrten
Wohnquartier	~ 960
Kindertagesstätte	~ 70
Summe	~ 1.030

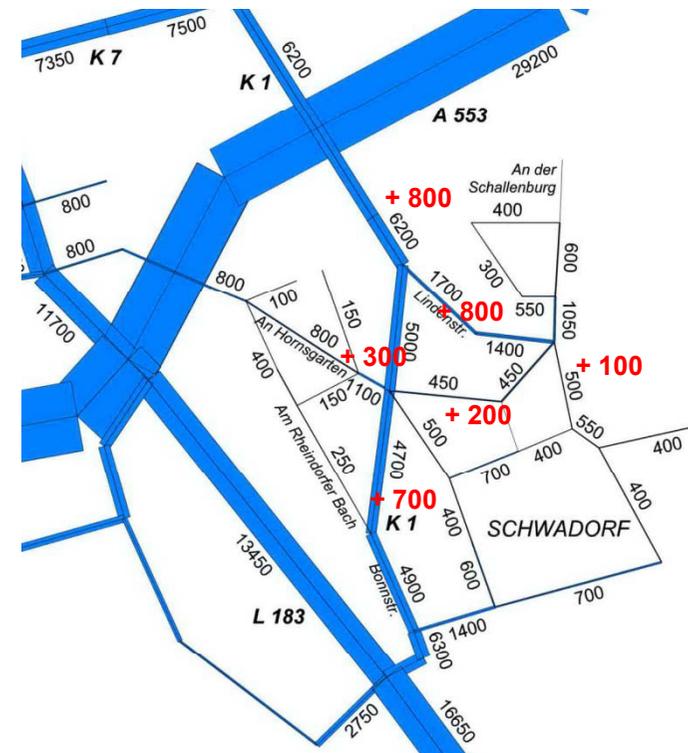


- ▶ In der morgendlichen Spitzenstunde werden rund 91Kfz/h erwartet, davon 71 Kfz-Fahrten im Quellverkehr und 20 Kfz-Fahrten im Zielverkehr
- ▶ In der nachmittäglichen Spitzenstunde werden rund 102 Kfz/h erwartet, davon 39 Kfz-Fahrten im Quellverkehr und 63 Kfz-Fahrten im Zielverkehr

Kfz-Verkehrsmengen Prognose-Mitfall - Tagesverkehr

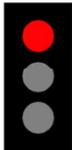
7

- ▶ Auf der Bonnstraße erhöhen sich die Verkehrsmengen nördlich der Lindenstraße auf rund 6.200 Kfz/24h (+ 800 Kfz/24h) und südlich auf rund 5.000 Kfz/24h (+ 300 Kfz/24h)
- ▶ Die Verkehrsmengen auf der Lindenstraße erhöhen sich auf bis zu 1.700 Kfz/24h (+ 800 Kfz/24h)
- ▶ An der Schallenburg verkehren zukünftig südlich der Lindenstraße rund 500 Kfz/24h (+100 Kfz/24h)



Bewertung der Verkehrsqualitäten

- ▶ Es wurden Leistungsfähigkeitsberechnungen für die relevanten Knotenpunkte durchgeführt
- ▶ Die Bewertung der Verkehrsqualitäten erfolgt in den Stufen A bis F

Qualitätsstufen für den Verkehrsablauf		LSA mittlere Wartezeit	Vorfahrt mittlere Wartezeit
	A ungehinderter Verkehrsfluss	≤ 20 s	≤ 10 s
	B guter Verkehrsfluss	≤ 35 s	≤ 20 s
	C Verkehrsfluss mit spürbaren Wartezeiten	≤ 50 s	≤ 30 s
	D beträchtliche Wartezeiten ständiger Rückstau noch stabiler Verkehrszustand	≤ 70 s	≤ 45 s
	E lange Wartezeiten wachsender Rückstau instabiler Verkehrszustand	> 70 s	> 45 s
	F Kapazität wird überschritten extrem lange Wartezeiten Stauungen, die benachbarte Knotenpunkte beeinflussen	Überschreitung der Kapazität	Überschreitung der Kapazität

Morgendliche Spitzenstunde

- ▶ Spitzenstunde Analyse: 470 Kfz
- ▶ Spitzenstunde Prognose: 550 Kfz

Nachmittägliche Spitzenstunde

- ▶ Spitzenstunde Analyse: 491 Kfz
- ▶ Spitzenstunde Prognose: 575 Kfz



Gegenüber der Analyse erhöhen sich die Wartezeiten nur geringfügig. Sowohl in der Analyse als auch in der Prognose erreicht der Knotenpunkt die gute **Qualitätsstufe B**. Die Hauptströme der Bonnstraße weisen die sehr gute **QSV A** auf.

Auswirkungsuntersuchung – Bonnstraße / Hommelsheimstr. 10

Morgendliche Spitzenstunde

- ▶ Spitzenstunde Analyse: 458 Kfz
- ▶ Spitzenstunde Prognose: 532Kfz

Nachmittägliche Spitzenstunde

- ▶ Spitzenstunde Analyse: 464 Kfz
- ▶ Spitzenstunde Prognose: 540 Kfz



Gegenüber der Analyse erhöhen sich die Wartezeiten nur geringfügig. Sowohl in der Analyse als auch in der Prognose erreicht der Knotenpunkt die gute **Qualitätsstufe B**. Die Hauptströme der Bonnstraße weisen die sehr gute **QSV A** auf.

Auswirkungsuntersuchung – Lindenstr. / A. d. Schallenburg 11

Morgendliche Spitzenstunde

- ▶ Spitzenstunde Analyse: 64 Kfz
- ▶ Spitzenstunde Prognose: 155 Kfz

Nachmittägliche Spitzenstunde

- ▶ Spitzenstunde Analyse: 85 Kfz
- ▶ Spitzenstunde Prognose: 187 Kfz



Unter der Vorfahrtsregelung „rechts-vor-links“ wird unter den Prognose-Belastungen in beiden Spitzenstunde die bestmögliche **Qualitätsstufe A/B** erreicht.

Aufgrund der historisch gegebenen Wegführung herrscht eine unklare Vorfahrtssituation. Es wird empfohlen den gesamten Knotenpunkt als Verkehrsberuhigten Bereich auszubilden.

Lindenstraße:

Trotz der Verkehrsmengensteigerung auf der Lindenstraße ist kein Ausbau des Straßenraums notwendig. Die Verkehrsmenge in der Spitzenstunde (bis zu 150 Kfz/h) kann verträglich abgewickelt werden.



An der Schallenburg:

Es wird ein einseitiger Gehweg mit einer Regelbreite von 2,50 Meter sowie eine Fahrbahnbreite von mindestens 5,00 Metern empfohlen. Dadurch ist ein Begegnungsfall Pkw / Lkw (landwirtschaftliches Fahrzeug) möglich. Punktuell können Parkstände am Seitenrand angeboten werden.

Planstraße

Es wird ein Ausbau als Verkehrsberuhigter Bereich empfohlen.

Fragen der Themenliste A der Dorfgemeinschaft Schwadorf 13

Frage 7:

Bis zu welcher Verkehrsdichte sind Ortsstraßen nach der Richtlinie für Straßen vorgesehen?

Antwort:

Keine Unterscheidung zwischen klassifizierten Straßen (Bundesstraße, Landesstraßen, Kreisstraßen) und Gemeindestraßen in den Richtlinien für die Anlage von Stadtstraße

Verträgliche Verkehrsmengen werden für „Dörfliche Hauptstraßen“ (= K1, Bonnstraße) mit bis zu 1.000 Kfz/h definiert

Frage 10:

Das Verkehrsgutachten führt nur eine lokale Betrachtung des Gebietes durch. Gibt es Aussagen zur K 7 oder auch L 183, Alte Bonnstraße (A 553)?

Antwort:

Durchführung von einer Vielzahl an Verkehrsuntersuchungen im Brühler Stadtgebiet

K 7 / K 1: Prognose-Mitfall: **QSV A** (B-Plan 01.16 II, 2015)

L 183 / An Hornsgarten: Prognose-Mitfall: **QSV D**, Grenze zu QSV C (B-Plan 05.01B)

Knotenpunkt L 183 / K 1: Prognose-Mitfall: **QSV C** (B-Plan 05.01B)

Fragen der Themenliste B der Dorfgemeinschaft Schwadorf 14

Frage 4a:

Wird der Knotenpunkt Bonnstr. – Lindenstr. umgestaltet? (gefährliche Verkehrssituation durch Neubau an Lindenstr. 19 mit davor parkenden Autos)

Antwort:

Ein Umbau des Knotenpunkts ist nicht geplant

Eine Gefährdung durch den Neubau an der Lindenstr. 19 mit den senkrechtereordneten Stellplätzen wird nicht gesehen (typische Verkehrssituation)

Sollten wider Erwarten Probleme auftreten, ist das Parken auf der Fahrbahn unmittelbar westlich der Stellplätze (Richtung Knotenpunkt mit der K 1) zu unterbinden

Frage 4b:

Wie werden zusätzliche Verkehrsbelastungen auf den schmalen Straßen im Ortskern (Flechtenweg, Oberstr., Mittelstr.) durch die neuen Nutzungen verhindert?

Antwort:

Muss nicht aktiv verhindert werden, da Fahrten unattraktiv (schmaler Ausbau, längere Wege, geringe Höchstgeschwindigkeit)

Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit!